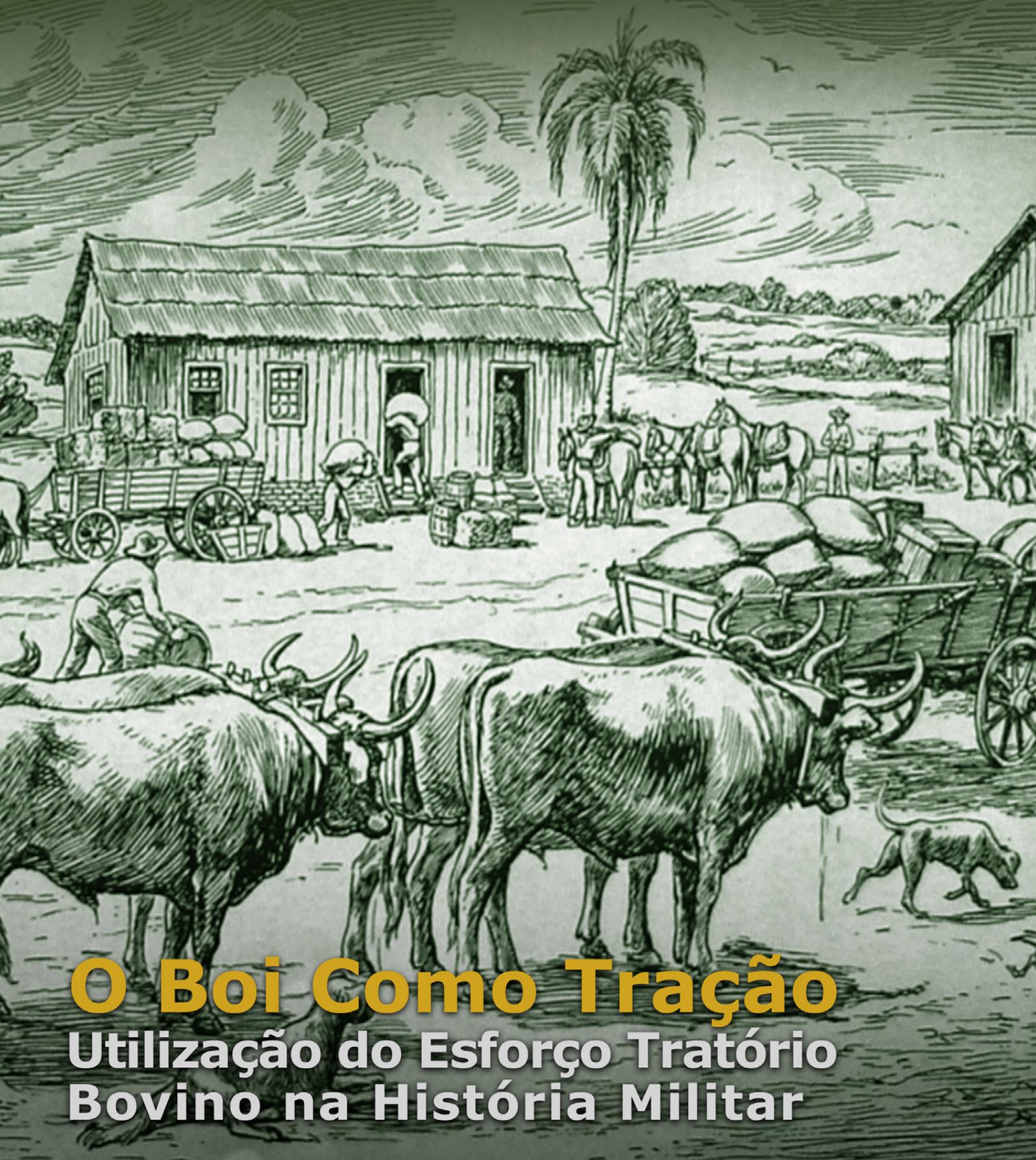


O Tuiuti



BOLETIM PROFISSIONAL DE HISTÓRIA MILITAR

2015 / Nº 159



O Boi Como Tração

Utilização do Esforço Tratório Bovino na História Militar



O TUIUTI

Informativo oficial da AHIMTB/RS

Órgão de divulgação das atividades da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio Grande do Sul (AHIMTB/RS) - Academia General Rinaldo Pereira da Câmara - e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul (IHTRGS). Membro da Federação das Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB).

EDITOR

Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel
Presidente da AHIMTB/RS
Vice do IHTRGS
lecaminha@gmail.com

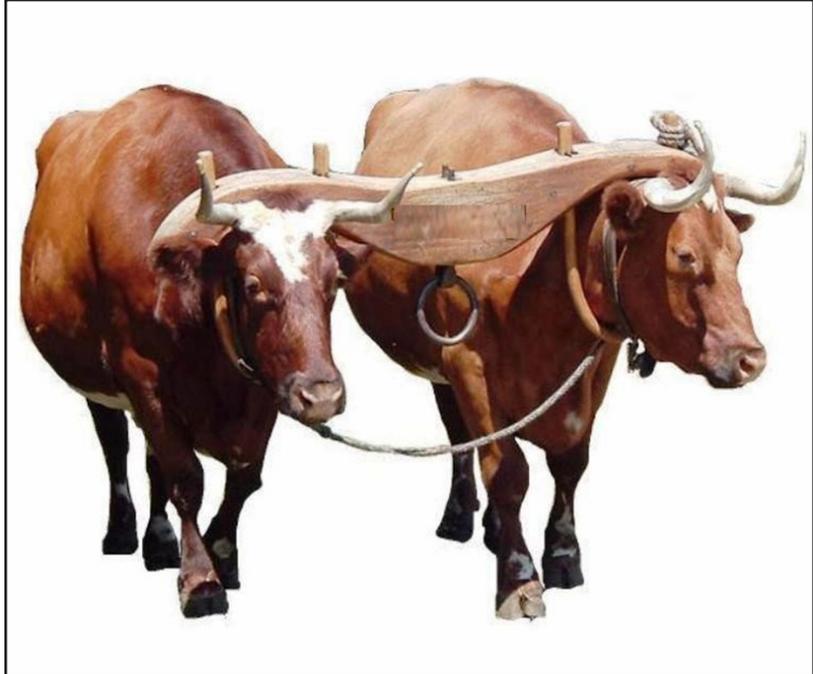
PROJETO GRÁFICO/DESIGN

Fabricio Gustavo Dillenburg
Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis
Delegado AHIMTB/RS (DRHFPC)
nucleomilitar@gmail.com

ENDEREÇOS VIRTUAIS

acadhistoria@gmail.com
www.acadhistoria.com.br

O informativo **O Tuiuti** é uma publicação da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, seção Rio Grande do Sul e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul, com apoio do Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis e da Delegacia Regional AHIMTB/RS Gen Francisco de Paula Cidade. Seu objetivo é a divulgação dos trabalhos dessas entidades, bem como da História Militar em geral e temas relacionados. Os textos publicados expressam única e exclusivamente a opinião dos autores, não refletindo, necessariamente, a opinião da AHIMTB/RS, do IHTRGS, da FAHIMTB, ou de seus membros, como um todo. O material publicado está protegido por Leis Internacionais de Copyright. Para publicação e/ou redistribuição, por favor, entre em contato com o Editor. Todos os direitos reservados.



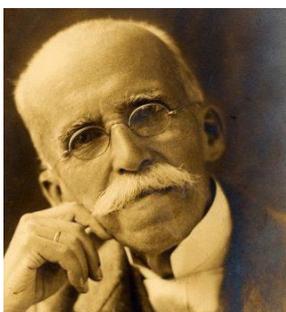
EDITORIAL

Neste final atribulado do ano de 2015, o Tuiuti apresenta um encerramento rico, com um artigo do membro da AHIMTB/RS Ênio Kersting Corrêa que versa sobre o papel fundamental da tração animal na História; especificamente, ele relata a importância do boi, inclusive na História Militar. Trata-se de um artigo longo e bastante completo, que aborda diversos aspectos do tema.

Na sequência, Antônio Borges apresenta observações sobre leituras relacionadas ao Curso de Relações Internacionais, com foco nos elementos militares. E apresentamos um documento de fundamental importância, que diz respeito à rendição na Guerra do Paraguai.

Para todos que nos prestigiam, desejamos os mais sinceros votos de um Feliz Natal e um Ano Novo repleto de felicidades. Que tenhamos um ano um pouco melhor, em um país no qual possamos voltar a acreditar. Definitivamente, não merecemos o que nos é apresentado. Que seja um ano no qual possamos nos orgulhar, afinal, de sermos brasileiros.

**F. G. Dillenburg (Co-Editor) por
Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel (Editor)**



"De tanto ver triunfar as nulidades;
de tanto ver prosperar a desonra;
de tanto ver crescer a injustiça;
de tanto ver agigantar-se os poderes
nas mãos dos maus, o homem chega
a desanimar-se da virtude, a rir-se da
honra, a ter vergonha de ser honesto."

Rui Barbosa

CONTEÚDO

4 O ESFORÇO TRATÓRIO BOVINO

por Ênio Kersting Corrêa

Um bellissimo e completo artigo, que faz um levantamento histórico sobre a importância da tração bovina para a humanidade.

23 RELAÇÕES INTERNACIONAIS

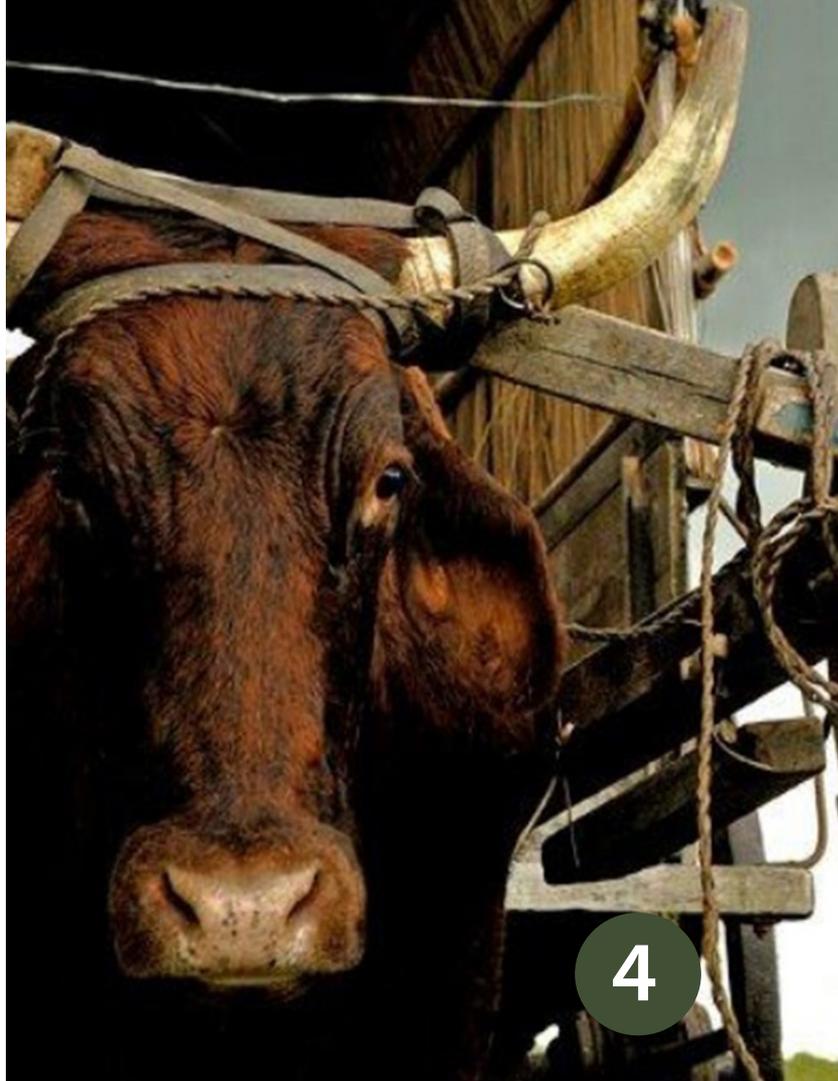
por Antônio César G. Borges

Observações sobre as leituras fundamentais para o Curso de Relações Internacionais, com foco nos militares.

24 MARCO DA RENDIÇÃO

por AHIMTB/RS

Importante documento referente à Guerra do Paraguai.



4



23



24



A Utilização do Esforço Tratório do Boi na História Militar

1 - INTRODUÇÃO

Historicamente, o animal de tiro na área militar foi o cavalo. O boi, porém, apesar de sua velocidade ser menor, tinha mais força de tração. Em consequência, o boi foi usado inegavelmente.

Além de ser utilizado para tração, o boi teve outras utilidades: alimentação de tropas, fornecimento de couro, chifres, etc. Estes usos não formam o objetivo do presente artigo.

No presente artigo, quero primariamente me restringir a seu uso como animal de tiro, quando desenvolve esforço tratório linear destinado a deslocar carretas, canhões, etc. Não pretendo analisar o uso do boi destinado a exercer esforço tratório circular (moendas, etc) nem a exercer pisoteio (amassamento de barro, debulha, etc). Relato o consumo de carne bovina apenas em casos de extrema necessidade dos contingentes militares, situações em que os bois de tração foram utilizados como alimento. Citei um caso de uso do búfalo (um bovídeo) para transporte dorsal.

Por ter assistido a desfiles de carros de boi tive a ideia de criar o presente artigo.

2 - CLASSIFICAÇÃO ZOOLOGICA

O boi pertence ao reino animal, à classe dos Mamalia, à ordem artiodactyla, à sub-ordem *Ruminatia* e à família *bovidae*, à qual pertencem também os caprinos, os bubalinos, os ovinos e os antílopes, conforme o Manual de Semio- logia dos Ruminantes.

A família do boi contém o gênero *Bos*, do qual há duas variedades domesticadas: *Bos taurus*, europeia, e *Bos indicus*, zebuína. O búfalo está na mesma família (bovídeos), porém se identifica com o gênero *Bubalis*. Ambos são ruminantes e biungulados.

2.1 - CAPACIDADE NATATÓRIA

Nélson Werneck Sodré, no capítulo "Travessia de Gado", pág 401 do livro *Tipos e Aspectos do Brasil*, diz que os bovinos são aptos a nadar, mas não se atiram à água por iniciativa própria e descreve a artimanha dos tropeiros para tal. Junto ao barranco dorio um tropeiro "veste" uma carcaça de cabeça de boi e adentra na água. Então, o gado, apertado contra o rio pelos outros tropeiros, começa a nadar atrás da carcaça pensando tratar-se de outro boi. Outros tropeiros, em canoas, vão tangendo o gado e dando-lhe vozes de comando até a margem oposta.

A revista *A Defesa Nacional* nº 720, jul/ago/1985, fala de bois que atravessaram a nado o Rio Mampituba e tracionando uma carreta

amarrada aos chifres.

Lembro-me de ver bovinos nadando na travessia dos antigos banheiros carrapaticidas de imersão.

Diz uma lenda relatada no livro *Deuses Animais*, pág 24, que a princesa Europa, filha do rei Agenove, foi raptada e levada montada em um touro enviado por Zeus, que nadou

"O ESTREITO DE BÓSFORO TERIA ESSE NOME DEVIDO À DEUSA GREGA IO, QUE O ATRAVESSOU DISFARÇADA DE VACA, COMO MEIO DE FUGA."

desde a Ásia Menor até a ilha de Creta.

O Dicionário da Origem e da Vida das Palavras diz que o Estreito de Bósforo assim se chama porque a deusa grega Io o atravessou disfarçada de vaca, como meio de fuga, ou seja, Bósforo (de bos: bovino e phoros: passagem) significa "passagem do bovino".

Os gnus atravessam rios com facilidade. O Dicionário de Termos Próprios e Relativos diz que "alagadiceiro" é o boi que pasta em alagados.

3 - APETRECHOS DE ATRELAMENTO

São os instrumentos usados para conectar o boi ao objeto

a ser tracionado ou para dar-lhe dirigibilidade. São as cordas e a canga.

3.1- CORDAS

Basicamente há dois tipos. Corda de tração: tiradeira, corda de coice, tamoeiro, brochas, con-juntas. Corda de dirigibilidade: regeira.

3.2- CANGA

Acanga é uma peça de madeira que tem uma concavidade voltada para baixo em cada extre-midade, sendo que tais concavidades ficam sobre o pescoço, contra a cernelha do boi, quando a-trelada. Ao lado dos pescoços dos bois passavam os canzís, que eram duas barras de madeira pa- ra cada boi. Os canzís atravessavam a canga através de furos.

O antigo jugo era uma canga sem canzís, amarada aos pés das guampas.

Quanto à finalidade do uso, as cangas variam em comprimento e tipo de conexão com o órgão de tração (corda ou cabeçalho).

Quanto ao número de bois, há: a) canga de um só boi, com dois canzís; "canga simples", como diz o livro *Mecanização na Cultura do Milho Utilizando a Tração Animal*, pág 70, e, neste caso, se usa um balancim junto ao objeto tracionado; b) canga para dois bois, a canga dupla. O Manual do Criador de Bovinos, pg 611, diz que a inconveniência da canga

dupla é a perda de força quando os dois bois são desiguais.

4- ATRELAMENTOS

4.1- AGRUPAMENTO DE BOIS

Com a canga simples, poderíamos formar juntas de mais de dois bois se os colocássemos lado a lado, paralelamente, o que o livro Máquinas Motoras na Agricultura chama de "atrelamento em linha", utilizável com cavalos.

Quanto à composição do agrupamento, os bois vão em feiras de duplas, ou "tanden"; já os cavalos podem ficar em "tanden" (parelhas) ou "em linha" (um ao lado do outro).

Sendo necessário atrelar vários animais é preferível a forma tandem à forma em linha, segundo o livro Seleção do Equipamento Agrícola, que também diz que quando há vários animais atrelados, seus esforços não se somam integralmente.

4.2- ATRELAMENTOS BOVINO E EQUINO

A tração bovina e a tração equina são muito diferentes quanto ao atrelamento. O boi puxa no aclave com a cernelha e freia no declive com o lado traseiro dos chifres, ou seja, o pescoço é o curso onde a canga desliza. O cavalo puxa com o peito através da peiteira e segura no declive com o pescoço através da pescoceira. O cabeçalho da carroça de quatro rodas, ou

lança, serve para freamento e direcionamento.

A literatura mostra os búfalos tracionando cargas tanto pela cernelha (como o boi) como pelo peito, com peiteira (como o cavalo). A Circular Técnica nº 18, fev/92, da EMBRAPA/Rondônia, diz que a energia produzida pelo búfalo é mais bem aproveitada quando se usa coalheira ou colar de couro em substituição à canga e que o búfalo não se adapta satisfatoriamente à canga porque não tem cupim.

4.3- ATRELAMENTO DOS BOIS À CANGA

Esta operação se chama "cangar" os bois; o inverso é "descangar" os bois.

Pela minha recordação, a operação de atrelamento dos bois começava pela colocação de uma extremidade da canga sobre o pescoço de um boi. O boi ficava mais dócil se disséssemos seu nome e a voz de comando formada pela interjeição oochê!. Após isto,

chamava-se o segundo boi pelo nome e mais alguma voz de comando. Quando este boi se aproximava, erguia-se a outra ponta da canga que era colocada sobre o seu pescoço. Depois disto, se conectavam as brochas.

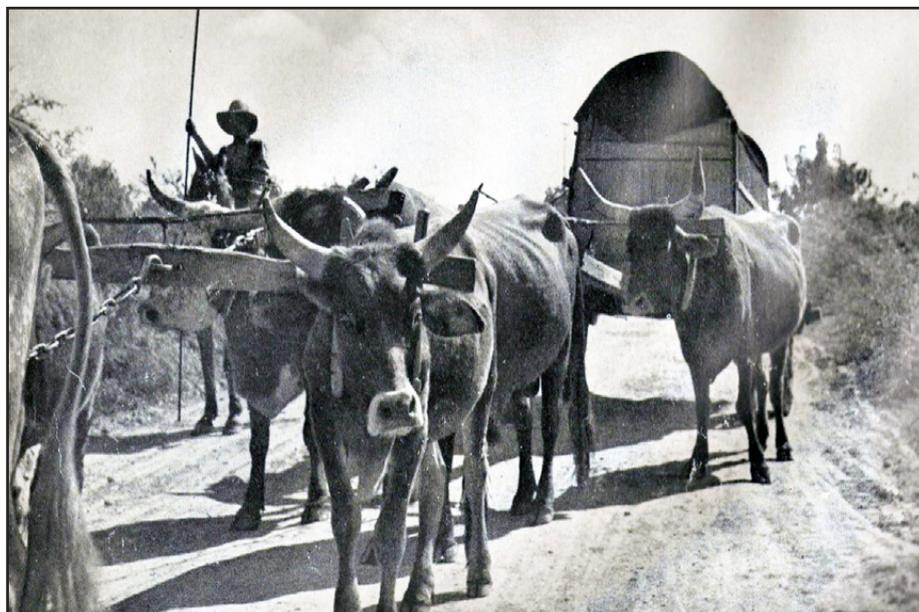
4.4- ATRELAMENTO DA CANGA AO CABEÇALHO

Para se atrelar os bois já cangados ao cabeçalho, passava-se um deles sobre o cabeçalho. Punha-se a alça da tiradeira na ponta inferior da chavelha, passava-se a tiradeira pelas mossas da canga e se puxava até fazer o cabeçalho erguer-se e encostar na face inferior da canga.

Devia-se ter o cuidado para que a canga se posicionasse sobre o cabeçalho e em frente da extremidade superior

FUNDAMENTO GAÚCHO v

Em todo o Brasil, o boi foi fundamental não apenas para alimentação e transporte, mas para a construção do próprio Estado. No Rio Grande do Sul, ele definiu riquezas e ditou a economia e o meio de vida.



da chavelha. Depois, fazia-se o amarrio da tiradeira preferencialmente com uma laçada final para poder desatar posteriormente.

5. VALORIZAÇÃO DE BOIS

5.1- PROPRIEDADE DE BOIS

O gado, sobretudo bovino, já foi usado como moeda em trocas. “Gado” em latim, *pecus*, originou, em Português, “pecúnia”, “pecuniário”, “pecuária”, etc. Desde tempos remotos o homem marca a quente seus animais de propriedade, inclusive bois. A marca foi o mais antigo logotipo.

Segundo o Dicionário de Contabilidade, “semoventes” é o nome da conta que se destina ao registro dos animais de trabalho, de reprodução e de renda. O livro Contabilidade: Teoria e Prática, pág 345, diz que os animais de trabalho, de reprodução ou de rendas devem ser classificados no Ativo Permanente Imobilizado. O livro esclarece que tais animais se sujeitam à depreciação contábil, uma vez que têm vida útil limitada.

Os bois pertencentes ao Estado chamavam-se reiúnos. Conforme o livro João Fernandes Vieira, pág 210, o governador João Fernandes Vieira possuía 2.000 bois mansos.

5.2- BOIS COMO SAQUE DE GUERRA

Segundo Dragões de Rio Pardo, página 138, Rafael Pinto Bandeira após expulsar

os espanhóis da vila de Rio Grande, buscou nos arredores bois mansos.

Segundo o Caderno de História nº 50, pág 13, Rafael Pinto Bandeira, em 02-01-1774, atacou o exército do espanhol Dom Antônio Gómez instalado nas imediações do arroio Santa Bárbara, afluente do Rio Vacacaí. Rafael Pinto Bandeira derrotou o espanhol e a ele tomou, entre outros animais, 300 bois carreiros e os conduziu a Rio Pardo.

O exército paraguaio acampou nas proximidades de Itaquí. Os paraguaios descuidaram das boiadas das carretas e, em 02 de julho de 1865, o Major Docca Ihes arrebatou 118 bois mansos e mais 9 no dia 04. Os paraguaios, não encontrando seus bois, puxaram suas carretas nos braços e puniram seus guardiões de bois. Tais bois tinham indícios de utilização para tração. Foram remetidos para São Francisco de Assis. A revelação está no livro Invasão Paraguai, pág 104.

5.3- AQUISIÇÃO DE BOIS

O Decreto nº 58.380, de 10-05-67, artigo 11, previa a concessão de crédito agrícola para fins de investimento em animais de trabalho. Podem também os animais de trabalho ser objeto de penhor, conforme o artigo 781, inciso V, do Código Civil.

Em 13 de janeiro de 1852 o Ministro Galan, representante do General Urquiza, forneceu

ao Exército Brasileiro 398 bois para reserva do serviço das carretas. Isto é revelado no Diário de Campanha inserido no livro História Militar do Brasil, volume 2, página 472.

5.4- LIMITAÇÕES DO BOI

No relato do livro A Retirada da Laguna são citados vários momentos em que os bois de tração se cansavam durante o movimento da coluna militar brasileira. Conforme a página 94, os animais de tiro dos canhões eram os bois já esfalfados. Conta também aquele livro que em certo momento tornou-se tamanha a fadiga dos bois da artilharia, que eles se negaram a ir além e deitaram-se no chão, conforme a página 102. Em outro momento os bois da artilharia afrouxaram por não terem bebido água, segundo a página 107.

Na página 172 de A Retirada da Laguna vem um relato de que em 28-05-1867 o local de acampamento foi decidido porque os bois estavam cansados e porque ali havia água. É uma parte do major José Tomás Gonçalves.

O Diário de Campanha do Exército Brasileiro contra Oribe, inserido no livro História Militar do Brasil, volume 2, pág 436, conta que o carretame que acompanhava a tropa fez alto junto ao Arroio Cunha Peru em 04 de setembro de 1851 porque os bois estavam muito cansados e sem

condições de subir o acrive de uma coxinha que havia logo após.

Depois da Guerra do Paraguai, em 1872, o Visconde de Pelotas apresentou ao Imperador um relatório que dizia: "O sistema de puxar a bois o trem do Exército é péssimo e incompatível com a velocidade que se deve pretender nas operações de guerra. O boi não caminha com chuva nem quando há muito calor". Isto é contado no livro Velhos Regimentos, pág 85.

5.5- ABATE DE BOIS DE TRAÇÃO

5.5.1- GUERRA DO PARAGUAI

O livro A Retirada da Laguna, páginas 111, 219 e 228, conta que a expedição brasileira na Guerra do Paraguai, por falta de comida, carneou alguns bois de tiro.

Em 1867 foi formada uma coluna militar brasileira para expulsar os paraguaios que haviam invadido o atual Mato Grosso do Sul. Conta-nos o livro A Retirada da Laguna que, em função da fome que acometia os integrantes da coluna militar, carnearam seus bois de tração. Este livro, na pág 96, conta que em maio 1867 durante o trajeto da coluna brasileira na Guerra do Paraguai um boi de tração muito cansado foi carneado. Quando um boi foi carneado,

soldados esfomeados coletaram em um vaso o sangue do boi, conforme a pág 103.

Em 29-05-1867, quando José Tomás Gonçalves assumiu o comando da coluna brasileira, na ata da reunião dos comandantes de corpos, foi citado que os comandantes anteriores haviam autorizado a utilização dos bois condutores da artilharia para sustentar a tropa, de acordo com tal livro, pág 175.

Em 16-06-1867, a boiada dos carros vinha sendo carneada há muito, segundo página 181 de A Retirada da Laguna que transcreve uma parte dada pelo comandante da coluna, major José Tomás Gonçalves ao presidente da província de Mato Grosso.

5.5.2- GUERRA DE CANUDOS

O livro Velhos Regimentos conta que, em situação de fome da tropa, foram abatidos os bois usados para tracionar o pesado canhão Whitworth 32 durante a 4ª expedição na Guerra de Canudos. O livro Os Sertões, no capítulo "Quarta Expedição", conta que na Guerra de Canudos, em 29 de junho de 1897, por falta de munições de boca, os soldados abateram os bois mansos que haviam puxado o canhão Whitworth 32.

5.5.3- REVOLUÇÃO FEDERALISTA

A tropa revolucionária liderada por Gumersindo Saraiva, em 31-05-1894, após atravess-

sar o Rio Pelotas em direção ao Rio Grande do Sul começa a padecer fome. Foi necessário inclusive matar os bois cansados que arrastavam a artilharia. Isto está na pág 101 do livro Vida de Aparicio Saraiva.

5.6- CONFORTO AO BOI

5.6.1- MOLHELHA

Ao ver uma carreta em andamento, tive uma ideia: colocar um estofamento, talvez de esponja, na parte da canga que atrita com o pescoço do boi, onde há uma concavidade voltada para baixo. O Pequeno Dicionário, de Cândido de Figueiredo, diz que "molhelha" é uma espécie de almofada em que se assenta a canga que junge os bois. Diz, também, a Grande Enciclopédia Brasileira e Portuguesa que "molhelheiro" é o indivíduo que faz ou conserta molhelhas.

A proposta da molhelha aparece no artigo 3º, inciso XIII, do decreto nº 24.645. Este dispositivo legal manda revestir de couro as correntes dos animais de tiro.

5.6.2- EM RELAÇÃO AO CABEÇALHO

O comprimento do cabeçalho tem a ver com o comprimento do corpo do boi: se o boi for maior do que o cabeçalho, o recavém dianteiro baterá nas pernas do boi em um declive. Para solucionar isto, poderia haver um ajuste de comprimento do cabeça-



^ BRASIL: 209.215.666 CABEÇAS

De acordo com a *Food and Agriculture Organization* - FAO, o continente americano é responsável por cerca de 36% do rebanho bovino produzido no mundo. Brasil e Índia possuem os maiores rebanhos, o Brasil estando em 1º lugar.

lho. Soluções prováveis: a) adoção de pedaço de chassi metálico com furos e parafusos (verticalmente para não esfolar o boi nas curvas); b) à semelhança de uma antena de rádio, dois tubos de diâmetro diferentes, encaixados um no outro.

5.6.3- EM RELAÇÃO À CANGA

Creio, ademais, que a canga, se for curta, provoca desconforto ao boi, uma vez que faz a costela do boi roçar contra o cabeçalho.

6- TRANSPORTE MILITAR EM CARRETAS

6.1- DEFINIÇÃO DE CARRETA

No RS, "carreta" é um veículo de duas ou quatro rodas, de tração bovina, eventualmente bubalina, enquanto "carroça"

é um veículo de tração equina; "carroça", entretanto, em algumas literaturas, pode ter tração bovina. Já foi patrimônio público e privado. A carreta, segundo o *Novíssimo Dicionário da Língua Portuguesa*, de Alpheu Tersariol, é uma "viatura de artilharia".

O *Pequeno Dicionário*, de Cândido de Figueiredo, diz que "chiola" é uma carreta velha prestes a desconjuntar-se. Aliás, um conto lançado na página 65 do livro *Gauchadas do Candinho Bicharedo* diz que o tabuame de uma velha carreta se contorcia fazendo estalar as cavilhas ao atravessar um terreno irregular conduzida pelo personagem Tinoco.

O livro *Contabilidade Rural*, pág 68, conta que o carro de bois: 1) fica na conta Veículos; 2) é um ativo imobilizado com duração média de 10 anos; 3) é sujeito à taxa de depreciação anual de 10 %.

A carreta e outros artigos de guerra foram declarados objetos de contrabando de

guerra e sua comercialização era proibida aos súditos da nação em paz com nação inimiga de nação aliada conforme artigo 16 de tratado celebrado entre Brasil e Portugal em 19-05-1836 e artigo 11 de tratado celebrado entre Brasil e Prússia em 09-04-1828.

O livro *História Militar do Brasil* usa frequentemente a expressão "carretame" como coletivo de carreta, ou seja, conjunto de carretas.

6.2- EXEMPLOS DE UTILIZAÇÃO NA LOGÍSTICA MILITAR

6.2.1- NA ANTIGUIDADE

Já em 1200-1300 a. C., os purstas utilizaram carros de boi para transportar bagagens, material bélico e soldados na guerra contra o faraó Ramsés II. Posteriormente, os filisteus também usaram carros de bois com mesma finalidade na guerra contra o faraó Ramsés III, em 1195 a. C. Citando bibliografia, o livro *Ciclo do Carro de Bois no Brasil*, pág 56/8, nos informa isto.

6.2.2- NA DEMARCAÇÃO

Uma expedição – Exército Pacificador – comandada por Dom Diogo de Souza partiu de Bagé, RS, em 1811, para atacar o Forte Santa Teresa e levava 1.500 bois de corte e 140 carretas. Diz isto um artigo do Coronel Estigarribia publicado no *Correio Militar*

do Sul nº 93, março/2007.

Segundo o livro *Escolas Militares de Rio Pardo*, pág 39, o Exército Demarcador tinha 73 carros e carretas e 976 bois mansos.

O livro *Carreteadas Heróicas* narra as várias participações das carretas nos conflitos militares no Sul. Diz, por exemplo, que o General Ptolomeu, na Batalha de Caiboaté, em 1755, tinha 400 carretas e 1.000 bois mansos, pág 134.

O livro *Dragões de Rio Pardo*, página 158, conta que os dragões comandados por Patrício Correa da Câmara usavam carretas para o transporte de farinha e de prisioneiros. O exército português, no combate de Caiboaté, contava com 200 carretas, segundo página 80.

Durante a Revolução de 1923, Honório Lemes, em seu relatório de 03 de setembro, relata que após derrotar os inimigos, tomou a eles vários despojos entre os quais uma carreta de bois. Narra isto o livro *Carreteadas Heróicas*, pág 158.

6.2.3 - NA GUERRA CISPLATINA

O exército de Barbacena estacionou à beira do Arroio Traíras no dia 01 de fevereiro de 1827. Ali o alemão Seweloh descreve os meios de transporte. Ele

diz: 1)“carretas carregadas com 80 arrobas e puxadas por 12 ou mais bois”: 2)“dez carretas estão debaixo das ordens de um capataz e todas debaixo das ordens de um oficial subalterno (comissário de transportes)”. Conta-nos isto o livro *Reminiscências da Campanha de 1827*, pág 421.

6.2.4 - NA GUERRA DO PARAGUAI

A página 93 de Andrade Neves, o *Vanguardeiro!*, diz que as carretas transportavam os salsichões e os feixes de junco necessários para a construção de uma ponte durante o ataque das tropas brasileiras ao local chamado Estabelecimento durante a Guerra do Paraguai. Contou isto Andrade Neves em parte escrita em 22/02/1868. Adicionalmente, conta Andrade Neves, em parte redigida em 01-09-1868, que uma carreta levava os trens de ponte que foi construída para transpor o Passo da Pátria durante a Guerra do Paraguai. Está no livro *Andrade Neves, o Vanguardeiro!*, pág 99.

O livro *Vilagran Cabrita e a Engenharia de Seu Tempo*, na pág 179, relata que o Batalhão de Engenheiros, na Guerra do Paraguai, tinha carretas para transportar escadas e pranchões durante a Batalha de Humaitá, em 16-07-1868. Este livro também conta, na página 226 que, durante a Guerra do Paraguai, a Comissão de Engenheiros presidida por José Carlos de Carvalho construiu uma

ponte sobre o Arroio Juqueri pela qual passaram as viaturas da Brigada de Artilharia. Cada viatura era tirada por três juntas de boi. Conta-nos isto o Relatório daquela Comissão datado de 1º de agosto de 1865.

Em Ofício de 08/06/1865, o capitão Sezefredo José Gonçalves, comandante da Guarnição de Itaqui, avisou o coronel Fernandes Lima que no dia 03 de junho tinha saído do local Trincheira uma força paraguaia com 5 peças de artilharia, 50 carretas com canoas e outros apetrechos de guerra. Ele teve conhecimento disto por meio de um capitão brasileiro que fora preso pelos paraguaios e que fugira. Revela-nos isto o livro *Invasão Paraguaia*, pág 166.

O General Osório quando era Ministro da Guerra passou o serviço de transportes do Exército para as unidades de cavalaria e eliminou o sistema antigo feito com carretas particulares. Está no livro *General Osório: o Maior Herói e Líder Popular Brasileiro*, pág 207.

6.2.5 - NA GUERRA DE CANUDOS

Diz o livro *Do Litoral ao Sertão*, pág 330, que a 4ª expedição destinada à Guerra de Canudos e comandada por Artur Oscar usou sete carretas para transportar víveres. Ademais, levava 100 bois mansos para tração. No entanto, o livro *Expedições Militares Contra Canudos*, pág 115, nos conta

que na 4ª expedição durante a Guerra de Canudos o coronel Campelo providenciou 40 carretas puxadas a boi.

O capítulo “Quarta Expedição” do livro Os Sertões conta que, durante a Guerra de Canudos, a Comissão de Engenharia, chefiada por Siqueira de Menezes, levou o canhão Whitworth 32 através da região de Aracaty, puxado por 20 juntas de boi.

Bernardino José de Souza, autor do livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil conta que ouviu em sua infância notícias sobre comboios de carros de bois empregados na Guerra de Canudos.

6.2.6 - NA REVOLUÇÃO FEDERALISTA

Em 5 de março de 1895, Aparício Saraiva decidiu sair de Pirai com suas tropas revolucionárias em direção ao Uruguai. Como nem todos têm cavalos, alguns homens viajam nas carretas sobre os sacos que guardam as munições. Isto está na pág 167 do livro Vida de Aparicio Saravia.

Bernardino José de Souza, no livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil, pág 160, conta que na Guerra da Independência, no Piauí, o Sargento-mor João José da Cunha, comandante das forças reacionárias marchou a partir de Oeiras para sufocar a revolução no Parnaíba levando em carros de boi todo o seu material bélico.

6.2.7 - OUTRAS GUERRAS

O mesmo livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil também conta que em 1832 no sul do Ceará, o general Pedro Labatut combatia as hostes do ex-coronel Joaquim Pinto Madeira. Labatut requisitava os carros de boi em encontrava em seu itinerário para que conduzissem ao teatro de operações, tropa e material bélico.

Os arquivos da República Farroupilha foram transportados em uma carreta conforme a pág 167 do livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil. A partir dela vários documentos foram expedidos, assim, a capital da República peregrinou por vários caminhos do Rio Grande do Sul.



6.3- TRANSPORTE DE SAQUE

A página 41 do livro Santiago-RS conta que o caudilho uruguaio Frutuoso Rivera usou 60 carretas para transportar objetos preciosos dos templos católicos das Missões para o Uruguai após o tratado de paz estabelecido com a recém-fundada República Oriental do Uruguai.

As tropas paraguaias chefiadas por Roble e Resquin retornaram ao Paraguai atravessando a Província de Corrientes e se dirigiram ao Rio Paraná. Levaram um grande saque: mais de 10.000 mil cabeças de gado e centenas de carretas de despojos retirados das estâncias correntinas. Contamos isto o livro Reminiscências da Campanha do Paraguai, pág 100.

Em 13 de junho de 1865, o exército paraguaio, coordenado por Estigarribia, iniciou o saque dos objetos mais preciosos existentes em São Borja. Foram usadas 50 carretas para transportar tais objetos ao Paraguai. A revelação está no livro Invasão Paraguaia, pág 73. Posteriormente, o exército paraguaio remeteu de Itaquí para o Paraguai grande despojo em 7 carretas e mais 7 carretas com doentes, conforme a página 107 do mesmo livro, Invasão Paraguaia.

6.4 - CARRETA COMO SAQUE DE GUERRA

Uma impressão de um exemplar do periódico paraguaio

El Semanario, de 1867, transcrito na página 144 do livro A Retirada da Laguna, conta que, em um combate com a expedição militar brasileira, os paraguaios se apoderaram de 38 carretas brasileiras que continham provisões, munições, armas e roupas.

A página 490 do livro História Militar do Brasil, volume 2, narra que em 01 de fevereiro de 1852 o Exército Brasileiro e os aliados derrotaram o Exército do argentino Rosas que, em precipitada fuga, abandonou nove carretas carregadas. Conforme a pág 563, o comandante era João Daniel Dâmaso dos Reis e o inimigo fugiu para o local Logares Santos.

Durante a Revolução Federalista, no Rio Grande do Sul, os revolucionários, vencedores do Combate do Cerro do Ouro, em 1893, tomaram aos inimigos três carretas e sete carroças, entre outros; depois, no Combate do Passo do Jacuí, os revolucionários recolheram doze carretas e outros despojos. Em 1894, os governistas comunicaram que tomaram dos revolucionários três carretas. Conta-nos isto o livro Carreteadas Heróicas.

No Uruguai, perto do rio Dayman, Aparício Saraiva, que defendia os blancos, teve seu acampamento tomado de assalto pelo governista Muniz em março de 1904. Muniz se apodera de onze carretas com armas e munições. Isto está na

pág 282 do livro Vida de Aparício Saravia.

6.5 - USO DESESPERADO DA CARRETA

Cita Taunay, na página 121 de A Retirada da Laguna, a queima de carretas para aquecimento dos soldados.

A página 158 de Dragões de Rio Pardo conta que Patrício Correa da Câmara, após o combate de São Gabriel do Batovi, devido a uma enfermidade, se fez conduzir em uma carreta.

6.5.1- USO DA CARRETA PARA FOGO

Para aquecimento e por falta de lenha seca queimaram as carretas de boi, segundo a página 103 de A Retirada da Laguna. Depois, na página 111, o livro conta novamente que as carretas tinham sido queimadas e as juntas de boi matadas para serem comidas.

6.6- LANCHÕES DE GIUSEPPE GARIBÁLDI

Ele, na Revolução Farroupilha, teve a ideia de transportar por terra seus dois lanchões, Seival e Farroupilha (ou Rio Pardo, conforme alguns autores), desde o Rio Capivari até a Lagoa Tramandaí, numa viagem que durou desde 05 até 11 de julho de 1839. Cada lanchão era posto sobre uma grande carreta e tracionado por cinquenta juntas de bois (controvérsias entre autores quanto a este número). Davi Canabarro era o comandante desta operação de transporte.

Isto nos é informado pelo livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil.

Os carretões foram construídos pelo carpinteiro Manuel de Abreu, segundo a Enciclopédia Conhecer, volume III, apesar de outras fontes lhe darem o nome de Joaquim de Abreu. Cada carretão tinha quatro rodas gigantes, segundo o livro Memórias de José Garibaldi, pág 66.

6.7- APOIO MILITAR

6.7.1- COMO ENFERMARIA

As carretas de boi foram usadas como ambulância após um combate junto ao Rio Apa em maio de 1867 entre a expedição militar brasileira e o exército paraguaio. Nelas os doentes ficavam apertados devido ao pequeno espaço. Conta-nos isto a página 85 de A Retirada da Laguna.

Várias carretas foram queimadas, sobrando só uma carreta para a enfermaria, pág 103. Depois, a página 173 deste livro revela que na condução dos doentes em carretas, devido à exiguidade de espaço, os doentes ficavam comprimidos.

A página 158 de Dragões de Rio Pardo conta que Patrício Correa da Câmara, após o combate de São Gabriel do Batovi, devido a uma enfermidade, se fez conduzir em uma carreta.

Dionísio Cerqueira, no livro Reminiscências da Campanha



^ FOTO HISTÓRICA

Esta foto é de valor inestimável, uma vez que é identificada como a mais antiga fotografia de Porto Alegre, tomada por volta dos anos 50 do século XIX. Foi obtida na esquina das ruas Alegria e Rosário. E o boi, presente...

do Paraguai, pág 89, fala sobre o transporte de doentes em carretas. Na região de Mercedes, província de Corrientes, o soldado Antônio Chiru foi levado em uma carreta e faleceu.

6.7.2- COMO CARRO FÚNEBRE

Segundo o livro Críticas, volume 6, pág 227, o esquife de Artigas foi levado em uma carreta de bois.

Quando aconteceu no Ceará a intentona de Joaquim Pinto Madeira em prol da restauração de D Pedro I, houve um duro combate em Icó, em 04/04/1832, o solo ficou coberto de cadáveres de ambos os grupos. No dia seguinte as tropas legais desviaram os carreiros que faziam transporte de mercadorias entre Icó e Aracati e os forçaram a descarregarem

suas mercadorias em plena rua e transportarem centenas de cadáveres para o cemitério. Revela-nos isto o livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil, pág 539.

Após voltar ao Rio Grande do Sul, já em Carovi, RS, em 10 de agosto de 1894, Gumersindo Saraiva subiu a uma eminência do terreno para conferir o campo de batalha. Então, do meio de restingas, foi alvejado no peito por soldados inimigos. Em seguida, ele foi colocado em uma carreta e levado à enfermaria. Por três horas seus companheiros tentaram socorrer Gumersindo, mesmo assim ele morreu. Dois dias depois, uma carreta leva o cadáver até um cemitério. Isto está na pág 112 do livro Vida de Aparicio Saravia.

6.8- AQUISIÇÃO DE CARRETAS PELO EXÉRCITO

O Diário de Campanha do Exército Brasileiro contra Oribe, inserido no livro História Militar do Brasil, volume 2,

pág 435, conta que em 03 de setembro de 1851 o Conde de Caxias expediu ordem para que o Exército fosse suprido de ambulâncias, de carretas para o transporte das mesmas e de boiada para o serviço das carretas. Aliás, em 23 de julho em Orqueta o Conde já havia planejado a compra de bois e de carretas, pág 424.

O livro História Militar do Brasil, volume 1, pág 133, conta que o comandante em chefe da Campanha do Uruguai criou em 29/08/1851, pela Ordem de Serviço nº 16, a Companhia de Transportes. Esta Companhia encarregou-se de atrelar e conduzir o comboio do Exército, composto de inúmeras carretas.

6.90- FAÇANHAS EM CARRETAS

6.9.1- GIUSEPPE GARIBALDI

Ele, na Revolução Farroupilha, transportou seus dois lanções sobre carretas grandes por terra até o mar.

6.9.2- METEORITO BENDEGÓ (OU BENDENGÓ)

O Meteorito Bendegó caiu na cidade de Monte Santo, BA. Em 1785, foi feita a primeira tentativa de transportá-lo até Salvador. E tal tentativa foi frustrada. Para tal foi organizada uma expedição que usava uma carreta enorme, com 12 juntas de boi sob o comando do capitão-mor Bernardo de Carvalho da

Cunha.

Depois, em 1887, o meteorito foi finalmente removido em outra carreta grande que andava sobre trilhos, planejada por José Carlos de Carvalho, e que também era puxada por cordas, roldanas e alavancas adaptadas em talhas amarradas em troncos de árvores. Falam sobre o meteorito Bendegó a revista Época nº 220, de 05-08-2002 e a revista Scientific American Brasil nº 3, de agosto de 2002. Descreve tal carreta o livro Os Meteoritos e a História de Bendegó, de Wilton Pinto de Carvalho.

Suspeito que este José Carlos de Carvalho seja o mesmo que fazia parte do corpo de Engenheiros na Guerra do Paraguai, segundo o livro Vilagran Cabrita e a Engenharia de Seu Tempo.

6.9.3 - TRANSPORTE DE UM VAPOR

O livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil, pág 156, lembra a façanha do General José Vieira Couto de Magalhães que se tornou governador da Província de Mato Grosso em 02/02/1867. Ele planejou transportar o vapor Antônio João da Bacia do Prata até a Bacia do Araguaia por terra.

O vapor inicialmente estava no porto de Cuiabá. O itinerário escolhido foi descer o vapor pelo Rio Cuiabá, subir o Rio São Lourenço, ingressar

no Rio Piquiri e ir até o Porto Tauá. Neste trajeto o vapor foi rebocado. O 1º Ten Pedro Davi Durocher foi encarregado de comandar esta tarefa. A partida de Cuiabá ocorreu em 27/05/1867.

Em Tauá, o casco do vapor foi desmontado, e suas partes, juntamente com as máquinas e outros apetrechos foram colocados em comboio de 16 carros de boi. Em julho de 1867 partia de Tauá o comboio por terra com a ajuda do Capitão Antônio Gomes Pinheiro, grande conhecedor do sertão. O comboio atravessou o sertão Caiapozinho e chegou a Itacaiú, nas margens do Rio Araguaia, com mais de 100 léguas de andança por terra.

Em Itacaiú, iniciou-se a remontagem do vapor, sob a orientação do Capitão Balduíno José Ferreira de Abreu.

No livro Grandes Soldados do Brasil, pág 168, em um capítulo dedicado a Couto de Magalhães, conta que tal navio, depois de desmontado, foi transportado em 16 carros puxados a boi, sob o comando de Antônio Gomes Pinheiro. E, para auxiliá-lo, havia 20 soldados munidos de machados e de enxadas.

6.10- TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM FUGA

Bento Gonçalves usou 50 carretas para sua retirada de Porto Alegre, depois de ser derrotado na Batalha do Fanfa, em 18 e 19 de setembro

de 1836, conforme pág 248 do livro História da Grande Revolução, volume 3.

Quando o exército paraguaio invadiu São Borja, em junho de 1865, várias famílias fugiram da cidade inclusive usando mais de 300 carretas, segundo nos consta o livro Invasão Paraguai, pág 53/56.

Na Revolução de 1893 as carretas foram usadas para transportar famílias de refugiados. Sob proteção do Coronel Santos Filho, 150 carretas saíram de Cruz Alta cheias de refugiados, conforme nos revela o livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil.

6.11- ACIDENTE COM CARRETA

Um acidente com carreta é narrado na página 457 do livro História Militar do Brasil, volume 2, que relata o itinerário da 1ª Divisão em 1852.

Um soldado da companhia de sapadores subiu e sentou sobre o cabeçalho de uma carreta em andamento. Neste momento o boi do coice deu-lhe uma patada jogando-o por terra, e a roda da carreta passou sobre o ventre do infeliz. Para socorrê-lo, puseram-no dentro da carreta. O comandante recomendou o carreteiro guiar de forma que o enfermo não fosse incomodado com os repetidos balanços. Em seguida o soldado faleceu.

7- REBOCAMENTO DE MATERIAL BÉLICO

7.1- BATALHA DE GUARARAPES

Antes das Batalhas de Guararapes, o capitão Manuel de Queiroz Siqueira enviou um relatório a rei de Portugal, no qual explicava a situação das capitanias do Nordeste inclusive a situação militar frente à possibilidade de enfrentar os holandeses. O Relatório dizia que quase não havia gado, pois as vacas eram abatidas porque os bois de carros eram úteis no serviço dos engenhos de açúcar e na artilharia. Depois o relatório conta que a capitania dispunha de 7 peças de artilharia. Conta-nos isto a página 77 do livro João Fernandes Vieira, volume 2.

7.2- EXÉRCITO DEMARCADOR

O contingente comandado por Fernandes Pinto Alpoym em auxílio ao Exército Demarcador tinha sete peças de bronze e duas peças de ferro tracionadas por bovinos. O Exército Demarcador dispunha de 60 carretas e 820 bois mansos. Está no livro 3ª Divisão do Exército, pág 20.

7.3- GUERRAS NA REGIÃO PLATINA

Os bois puxavam a artilharia e o carretame do Regimento comandado pelo Marechal Mallet na guerra contra Oribe e Rosas, em 1851/2, ficou conhecido por “boi-de-

botas” porque os bois, puxando a artilharia em meio aos lodaçais, ficavam com as patas carregadas de lama, dando a aparência de usarem botas. Esta versão pode ser encontrada no livro 6ª Brigada de Infantaria Blindada.

A página 42 do livro Grandes Soldados do Brasil, em um capítulo dedicado a Luiz Emílio Mallet, Patrono da Artilharia, conta que o 1º Regimento de Artilharia a Cavalos, na guerra contra Oribe, atravessou o Rio Negro e o Rio Yi, ambos com margens barrentas e tomadas pela geada. Naquelas circunstâncias, se arrastavam penosamente 19 bocas de fogo puxadas a boi.

O livro Maldita Guerra traz uma fotografia em que aparecem dois canhões usados por Mallet. Na extremidade anterior dos cabeçalhos dos canhões aparecem vigas amarradas transversalmente à semelhança de cangas, ou seja, isto é uma evidência de que bois os tracionavam.

O antigo 1º R A Cav, 1º Regimento de Artilharia a Cavalos, tinha 24 canhões La Hitte tracionados a boi, conforme nos conta o livro Velhos Regimentos.

O livro A Guerra de Artigas, no capítulo “O Canhão de Tiraparé”, conta que um canhão foi tracionado por uma junta de bois. Uma tropa comandada pelo capitão Tiraparé, do exército de Artigas, aproximou do batalhão do major Gama Lobo

e o convidou a render-se, pois seria inútil ao português guerrear em vista de o efetivo ser muito menor e em vista de que Tiraparé tinha um canhão. O major Gama Lobo, mesmo sem ter canhão, não aceitou a proposta de rendição. Então, após um momento de guerra, os uruguaios fugiram e abandonaram seu canhão. Gama Lobo, vitorioso, pôs-se em marcha para o passo de Itaqui rebocando com juntas de boi o canhão tomado aos uruguaios.

7.4- GUERRA DO PARAGUAI

A expedição militar brasileira destinada a repelir a invasão paraguaia usava a força de bois, segundo nos conta o Visconde de Taunay no livro A Retirada da Laguna. Conforme a página 34, as peças de artilharia da expedição militar brasileira foram puxadas a boi desde o início de seu movimento a partir do município de Miranda em janeiro de 1867 sob o comando de Carlos de Moraes Camisão. Este livro também conta que em maio de 1867 na passagem sobre o rio Apa as quatro peças de artilharia eram puxadas a boi, conforme a página 80. Mais adiante, pág 179, o livro nos conta que a coluna brasileira tinha fileiras de carros puxados por bois e quatro peças de artilharia também puxadas a boi em 08-05-1867.

O Diário do Exército 1869-1870, no Anexo C, reproduz a

Ordem do Dia nº 30 expedida pelo Brigadeiro José Luís Mena Barreto que relata que "...a nossa artilharia, apesar de ser movida a bois, teve um canhão atolado..."

Um indício forte de que os bois foram usados como força de tração na Guerra do Paraguai são os quadros de Candido Lopez presentes no Salão Brasil, do Colégio Militar de Porto Alegre.

7.5- GUERRA DE CANUDOS

Segundo Do Litoral ao Sertão, pág 330, a 1ª coluna da 4ª expedição enviada para a Guerra de Canudos em junho de 1897, comandada por Artur Oscar, levava um só canhão Whitworth 32, com 1700 kg, tracionado por 20 juntas de boi. Porém, segundo a página 150 de Velhos Regimentos, foram necessárias treze juntas de bois para tracionar tal canhão. Este canhão foi utilizado para destruir a Igreja da vila de Antônio Conselheiro.

7.6- RASTROS DA CARRETA

Como a borda externa da roda da carreta (chapa) é estreita, deixa marcas no solo por onde passa.

Os paraguaios em 16 de junho de 1865 encontraram rastros frescos (recentes) das carretas com as quais as famílias brasileiras fugiram de São Borja. Então, o chefe paraguaio indagou do vaqueano

Mariano quanto tempo tal rastro existia e quanto tempo seria necessário para que o exército alcançasse as carretas. O vaqueano respondeu que o rastro era velho e parecia novo porque não havia chovido sobre ele e que as famílias fugitivas já estavam muito longe. Conta-nos isto o livro Invasão Paraguáia, pág 61.

7.7- FORA DO BRASIL

O Exército Português, na guerra contra os mouros, transportou bombardas e munições em uma carreta, conforme capítulo 50, parte III, de Crônica do Felicíssimo D. Manuel.

7.8- TRANSPORTE SOBRE O DORSO

Predominou na História, o uso dos bovídeos para transportar cargas tracionando-os com o uso de um veículo, isto é, como animal de tiro.

No entanto, em exceção a isto, o Programa Globo Rural de 18-11-2008 relata que o Exército, através do Centro de Instrução de Guerra na Selva, usa búfalos para transportar sobre seus dorsos material militar. As características importantes são: ele se desloca bem no meio da floresta e transpõe facilmente cursos de água.

7.9- ZORRA

A zorra era uma forquilha resistente com tábuas pregadas sobre ela. Deslocava-se por arrasto e transportava coisas difíceis de serem erguidas. As-

semelhava-se a um trenó. Conforme página 35 do livro Devassa Sobre a Entrega da Villa do Rio Grande às Tropas Castelhanas, Domingos de Moraes Navarro disse que os espanhóis, em sua aproximação para tomar Rio Grande, traziam "peças de artilharia por montar arrastadas sobre uns paus a que chamam zorra" e que as carretas estavam ocupadas de faxinas.

7.10- TRANSPORTE DE MOTOR DE AVIÃO

Conforme o livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil, pág 507, houve o resgate de um avião militar. O fato foi contado no "Diário da Noite", do Rio de Janeiro, edição de 01/04/1943. Em uma missão conjunta de treinamento entre a Aeronáutica brasileira e o governo dos Estados Unidos um avião militar caiu em um campo de trigo em Vera Cruz, cidade mexicana da costa do Golfo do México. O Tenente Jofre de Melo Silva era o comandante da operação e recebeu ordem do Adido Aeronáutico para ir ao local. Lá chegando, retirou o motor e o levou a San Antonio, onde foi consertado. No retorno do motor consertado, foram usados carros de boi para levá-lo até o local onde estava o avião.

8- USO "PARAMILITAR" DA FORÇA DO BOI

8.1- REBOCAMENTO DE RESÍDUOS

Presenciei no início da década de 1980 quando

eu era funcionário civil do Ministério do Exército, no que atualmente é o 3º Batalhão de Suprimento, o uso de bois para tracionar uma carreta de quatro rodas que diariamente vinha ao rancho do quartel para levar sobras de comida. Um vizinho do quartel levava tais resíduos.

8.2- REBOCAMENTO DE MATERIAL NÃO BÉLICO

O Noticiário do Exército nº 9.570, de 19-07-1999, mostra o uso da tração bovina para transportar material destinado à instalação de uma rede elétrica (postes, etc.) no Mato Grosso do Sul. O livro *Ciclo do Carro de Bois no Brasil*, pág 510, menciona que o transporte de material necessário à Comissão Rondon, ou seja, postes para a construção das linhas telegráficas, foi feito em carros de boi. Adicionalmente, depois, em 1930, a Comissão utilizou carros de boi para o transporte de canoas usadas no serviço de Inspeção de Fronteiras.

8.3- DESFILES CÍVICOS COM BOIS

Uma fotografia na página 82 do livro *Velhos Regimentos* mostra uma junta de bois tracionando um canhão La Hitte de quatro rodas em um desfile de rua em Santa Maria, RS, em 1962.

Narra-nos o livro *Ciclo do Carro de Bois no Brasil*, pág 530, que, no desfile cívico em Virginópolis, MG, em comemoração ao primeiro centenário da Independência

do Brasil, em 07-09-1922, participaram cinquenta carros de boi e carrinhos de carneiros e cabritos dos rapazes da redondeza.

9- MOVIMENTAÇÃO DE SOLO

É possível que o Exército tenha usado a força dos bois de tiro para movimentar solo na construção de trincheiras, na construção de fossos e para diminuir a declividade do terreno na direção transversal ao deslocamento da carreta e, assim, tentar impedir o tombamento lateral da carreta ou outras viaturas de artilharia.

Um instrumento usado para isto era a pá-de-cavalo que, também se chamava mariposa em Rio Pardo, RS. Na agricultura a mariposa servia para sistematização de tabuleiros na lavoura de arroz. Instrumentos para tal atividade: mariposa e plainas.

9.1- MARIPOSA

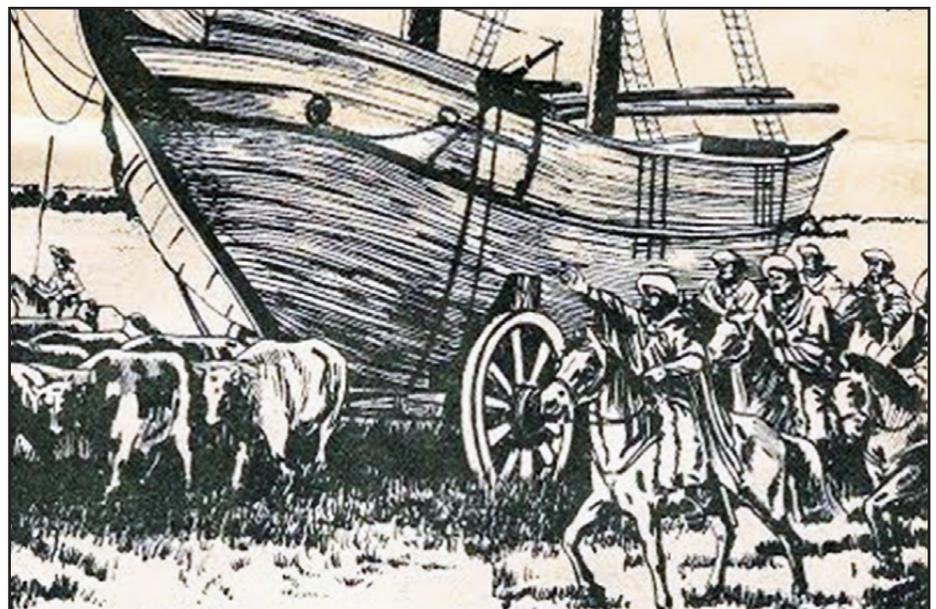
Chamava-se “mariposa” uma caçamba do tipo concha com

alça na parte dianteira e tração animal. Tinha cabos que permitiam ao operador virá-la. Servia para movimentação de solo em pequenas distâncias na construção de taipas de açude. A mariposa era uma espécie de draga de tração animal para construção de açudes, conforme o Dicionário Aurélio.

O Manual do Irrigante chama a mariposa de pá-de-cavalo e explica seu uso na sistematização de tabuleiros na rizicultura. O livro *O Arroz*, pág 142, diz que a pá-de-cavalo tem, na parte frontal, a ela articulada, uma barra de tração. Na parte traseira, vêm duas rabiças. Para encher a pá-de-cavalo, o operador ergue as rabiças até que a lâmina frontal comece a cortar o solo. No ponto destinado a

ATOR CONSTANTE v

A tração bovina esteve presente em boa parte dos grandes acontecimentos mundiais, incluindo grandes guerras. Um dos casos a serem destacados é o da travessia homérica de Garibaldi, com seu barco, no RS.



descarregar a terra contida, o operador levanta bem as rabiças; assim, quando o animal puxar, a pá-de-cavalo emborca para a frente e descarrega o conteúdo. Este livro também mostra uma pá-de-cavalo montada em um rodado de duas rodas.

O livro Rumo ao Campo, pág 70, diz que as mariposas podem ser usadas para formar reservas de água úteis ao gado nos arredores dos tremedais e, desta forma, impedir que o gado se atole.

9.2- PLAINA

Fala sobre ela o livro O Terraceamento e a Tração Animal no Combate à Erosão. A plaina é um instrumento utilizado para a sistematização de áreas para plantio de arroz irrigado. Ela é feita com duas tábuas anexadas nas extremidades de mesmo lado e as outras extremidades são afastadas por uma tábua colocada entre elas, formando um A. As hastes do A são as faces ou “pernas”.

Um ponto de engate da tração fica no lado externo do vértice e outros pontos são colocados nas faces. Variando-se o comprimento das correntes e os pontos laterais de engate pode-se regular o paralelismo entre a plaina e o sentido do deslocamento.

Entre as “pernas” da plaina hastes de madeira fixam o afastamento delas.

9.3- RODADO

Chamava-se “rodado”, na minha região, o veículo formado de duas rodas, um eixo e um cabeçalho em forma de forquilha, em Y, parafusado sobre o eixo na extremidade bifurcada. Era usado para o transporte de toras. Uma extremidade da tora era amarrada sobre o eixo e a outra extremidade arrastava no chão. Obviamente, toras curtas e leves eram transportadas por arrasto e amarradas diretamente à canga.

Emprego militar possível: transporte de toras para estivas ou parapeitos.

9.4- TOMBEIRA

Tinha formato de uma carreta cuja mesa ficava apoiada sobre uma barra paralela ao eixo. O cabeçalho se prolongava desde a chavelha até o eixo; aliás, o cabeçalho, como no rodado, também era bifurcado na extremidade que ficava sobre o eixo. Esta barra, ou viga de madeira, era arredondada nas pontas, que serviam como mancal no qual que era embutida uma caixa como a da carreta, porém com um furo em cada cheda. Então, tal caixa ficava basculante, entretanto, para impedir seu giro inoportuno, tinha, à frente, sobre o cabeçalho, um gancho. Este conjunto se chamava “tombeira”.

Seu giro facilitava o descarregamento de cargas a granel como terra na construção de açudes, aipim, espigas de milho, etc. Presenciei seu uso no transporte de esterco para a

lavou. Já me falaram que as tombeiras eram usadas em olarias no transporte de barro.

Aliás, parece-me que seu uso militar seria o transporte de solo pelas companhias de sapadores.

9.5- TRABALHO DE MOVIMENTAÇÃO DE SOLO

Lembro-me de que até o fim da década de 1970 havia na Vila Progresso, em Rio Pardo, RS, paralelamente à Rua Olaria uma vala profunda que tinha sua parte de baixo (fundo) praticamente horizontal. O terreno tinha um leve aclive e diziam pessoas antigas que na parte baixa havia um aterro e, na direção do aclive a vala aumentava a profundidade, o que eu lembro. A cabeceira desta vala tinha uns 10 m de largura e uns 5 m de profundidade com barrancos arredondados. Havia a uns 200 m da cabeceira disto o chamado Engenho Bistronski, de beneficiamento de arroz. A Rua Olaria hoje se chama Rua João Goulart e está totalmente urbanizada.

Pessoas mais velhas diziam que tal reentrância era vestígio de uma antiga linha de tiro. Provavelmente aí está um exemplo de movimentação de solo para fins militares.

10- TRAVESSIA DE CURSOS D'ÁGUA

10.1- GENERALIDADES

Tenho curiosidade em saber como os antigos carreteiros faziam travessia de cursos d'água que não davam vau

e em pontos onde não havia serviço regular de barca.

O livro *General Osório: o Maior Herói e Líder Popular Brasileiro*, pág 195, conta que, sob a chefia do General Osório, o Capitão Machado orientou a travessia de uma tropa sobre um rio durante a Guerra do Paraguai. As carretas, depois de descarregadas, foram levadas com barris amarrados em torno para que não afundassem.

A página 125 do livro *A Retirada da Laguna* lembra que em 31-05-1867, durante a movimentação da coluna militar brasileira, diversas juntas de boi foram atreladas a um canhão destinado a atravessar correnteza do Rio Miranda ao longo de um cabo amarrado com uma extremidade em cada lado do rio, em árvores.

A 1ª Brigada, comandada pelo General Barreto, iniciou a travessia do Arroio Camaquã-chico, em 29 de janeiro de 1827. A artilharia foi transposta em pelotas, ou

seja, bolsas feitas de couro de boi. Conta-nos isto o livro *A Batalha do Passo do Rosário*, pág 227.

10.2- EM RIO PARDO, RS

Como meios contínuos faziam-se pontes flutuantes. Na página 69 de *Dragões de Rio Pardo*, aparece a ordem de construir uma ponte flutuante com 18 canoas sobre o Rio Pardo. A revista *A Defesa Nacional* nº 720, de jul/ago de 1985, em um artigo intitulado “Travessia Militar de Brechas e Cursos d’Água no Brasil”, trata desta ponte flutuante e dela traz uma figura artística na página 34. Aparece a montante da ponte uma corda atravessada sobre o rio e amarrada em suas extremidades em árvores. À jusante desta corda partem cordas menores que seguram pelas proas as 18 canoas enfileiradas no sentido transversal ao rio. Esta corda principal lembra a definição do verbete “maromba” em dicionários gauchescos. Sobre as canoas eram colocadas armações semelhantes a

jangadas desde uma margem do rio à outra continuamente. Por cima desta estrutura passavam carretas e artilharia. Tal façanha foi feita sob ordem do Cel Alpoyn, quando o Exército Demarcador se dirigiu à região das Missões com a finalidade de fixar as fronteiras entre Portugal e Espanha estabelecidas pelo Tratado de Madri, em 1750.

10.3- OUTROS CASOS

O livro *Carreteadas Heróicas*, página 108, fala da travessia de um rio com o uso de uma piroga na qual iam os tocadores do boi. A carreta ia diretamente pela água.

A revista *A Defesa Nacional* nº 720, de jul/ago de 1985, reproduz a narrativa do General Henrique Böhn a respeito da travessia de seu batalhão sobre o Rio Mampituba. Uma carreta foi tracionada pelos próprios bois a nado, porém não através da canga e, sim, com cordas amarradas aos chifres.

11- TRAVESSIA DE ATOLEIROS

Diz a Grande Enciclopédia Brasileira e Portuguesa que “estiva” é um leito de paus roliços ou outros materiais feito com a finalidade de consolidar caminhos e facilitar ou possibilitar o trânsito de veículos ou de bestas.

Em 1894, no município de Lapa, PR, Gumersindo Saraiva liderava as tropas revolucionárias. Após fortes



chuvas os caminhos ficaram muito lamacentos. Em alguns trechos, para possibilitar a passagem dos canhões e das carretas, foi necessário fazer um andaime de tábuas, ou seja, uma estiva. Isto está na pág 88 do livro Vida de Aparicio Saravia.

Durante a Guerra do Paraguai, após a travessia do Rio Paraná, em 1866, a Comissão de Engenheiros abriu uma picada no mato e com as árvores cortadas esteve uma passagem sobre o brejo para possibilitar a passagem da artilharia. Revela-nos isto a página 146 do livro Vilagran Cabrita e a Engenharia de Seu Tempo.

O livro Reminiscências da Campanha do Paraguai, pág 320, conta que em direção a Caacupê na Estrada do Barreiro Grande a estrada estava muito molhada pela chuva. Assim, os atoleiros tiveram que ser cobertos por estivas.

Lima Figueiredo, na página 73 de seu livro Casernas e Escolas, revela que em outubro de 1869, sob o comando do General Argolo, o Exército Brasileiro implantou a Estrada do Chaco. Visto que o solo era encharcado e mole, foi necessário montar uma estiva no trajeto da estrada. Foram usados 6.000 troncos de carandá para construir 5 pontes e para estivar 3.000 metros de leito de estrada. Carandá é uma palmeira típica daquela região. A estrada completa tinha 11 quilômetros. Sua construção demorou 23 dias.

12- SUBSTITUIÇÃO DA TRAÇÃO BOVINA NO EXÉRCITO

O livro Velhos Regimentos, pág 84/85, conta que após a Guerra do Paraguai, em 1872, o Visconde de Pelotas apresentou ao Imperador um relatório no qual dizia que “é desaconselhável usar como meio de transporte no Exército as pesadíssimas e antiquadas carretas a boi” e ordenou a criação dos Corpos de Transporte porque as despesas de tais seriam menores do que as despesas de fretes com carretas. Dizia também tal relatório que “o sistema de puxar a bois o trem do Exército é péssimo e incompatível com a velocidade que se deve pretender nas operações de guerra. O boi não caminha com chuva nem quando há muito calor”.

O alemão Seweloh, conforme pág 420 do livro Reminiscências da Campanha de 1827, já dizia “...as carretas que lentamente se moviam, prova evidente da inconveniência do uso de bois...”

Osório Santana de Figueiredo conta que no século 19 em São Gabriel havia uma organização militar chamada Corpo de Transportes. Naquele século, pela reorganização do Exército, o CT foi transformado no 16º Regimento de Cavalaria e levado para Dom Pedrito. No entanto, nos fins do século 19, o CT já começava a ser dotado de viatura hipomóveis. Isto está no livro Carreteadas Heróicas, pág 159.

13- RODAS DE CANHÕES

Visitei o Museu do Comando Militar do Sul e constatei que os canhões antigos de tração animal ou mecânica tinham rodas com maçãs metálicas e mais estreitas. Seus mancais eram mais estreitos e os eixos eram metálicos. Não há maça larga, mas dois flanges, para os quais os raios convergem. Tais flanges são como dois discos parafusados em planos paralelos entre si, um em cada lado externo dos raios, situados no centro da circunferência da roda e perpendiculares ao eixo.

14- ALGUNS CARRETEIROS CÉLEBRES

O livro Devassa Sobre a Entrega da Villa do Rio Grande às Tropas Castelhanas cita os cidadãos chamados Miguel Lopes de Toledo e Antonio Ferreyra Gomes como exemplos da profissão de “capataz das carretas e boiadas de Sua Majestade”.

Na História, carreteiro célebre foi Apolinário Pereira de Sampaio, citado em A Retirada da Laguna como fornecedor da expedição militar brasileira.

José Luís Cardoso de Sales foi grande fornecedor do Exército, segundo o livro Ciclo do Carro de Bois no Brasil, pág 161. Desde as lutas contra o Paraguai no Brasil em Uruguiana até a invasão do Paraguai, passando pela província de Corrientes, ele acompanhava o 2º Corpo comandado pelo Conde de Porto Alegre com 400 carretas tiradas a boi e animais de munício.

O livro *Carreteadas Heróicas* cita o carreteiro Vasco Antônio Fontoura Júnior que abandonou sua carreta e incorporou ao Exército Brasileiro para lutar contra as tropas do paraguaio Estigarribia. Durante a Guerra do Paraguai, ele se tornou o Coronel Chananeco e, depois da Guerra, retornou a profissão de carreteiro.

O próprio Osório Santana Figueiredo, autor do livro *Carreteadas Heróicas*, em sua infância, acompanhou seu pai em andanças em carretas, conforme seu próprio livro.

•

Bibliografia:

- * Expedições Militares Contra Canudos, Tristão de Alencar Araripe, Imprensa do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1960;
- * Manual de Semiologia dos Ruminantes, Garcia, Libera e Barros Filho, Livraria Varela Ltda, São Paulo, SP, 1996;
- * Dicionário de Contabilidade, Antônio Lopes de Sá, Editora Atlas, São Paulo, SP, 1990;
- * Contabilidade: Teoria e Prática, Alvisio Grecco e Lauro Arend, Sagra-Luzzatto, Porto Alegre, RS, 1997;
- * Dragões de Rio Pardo, Paranhos Antunes, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1954;
- * João Fernandes Vieira, José Antônio Gonsalves de Mello, volume II, Universidade do Recife, Recife, PE, 1956;
- * História Militar do Brasil – a Campanha de 1851/1852, volume 2, Genserico de Vasconcelos, Biblioteca Militar, Rio de Janeiro, RJ, 1942;
- * A Retirada da Laguna, Visconde de Taunay, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1959;
- * Velhos Regimentos, Heitor Borges Fortes, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1964;
- * Pequeno Dicionário da Língua Portuguesa, Cândido de Figueiredo, Lisboa, Portugal, 1940;
- * Carreteadas Heróicas, 2ª edição, Osório Santana Figueiredo, São Gabriel, RS, 2000;
- * Vilagran Cabrita e a Engenharia de Seu Tempo, Aurélio de Lyra Tavares, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1981;
- * Escolas Militares de Rio Pardo 1859 – 1911, Cláudio Moreira Bento e Luiz Ernani Caminha Giorgis, Academia de História Militar Terrestre do Brasil, Resende, RJ, 2005;
- * General Osório: o Maior Herói e Líder Popular Brasileiro, Cláudio Moreira Bento, Academia de História Militar Terrestre do Brasil, Resende, RJ, 2008;
- * Do Litoral ao Sertão, Manoel Funchal Garcia, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1965;
- * Andrade Neves, o Vanguardeiro!, Deoclécio de Paranhos Antunes, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 2008;
- * Santiago-RS, Núncia Santoro de Constantino, Martins Livreiro, Porto Alegre, RS, 1984;
- * Críticas, João Ribeiro, ABL, Rio de Janeiro, RJ, 1961;
- * Os Meteoritos e a História de Bendengó, Wilton Pinto de Carvalho, Salvador, BA, 1995;
- * 6ª Brigada de Infantaria Blindada, Cláudio Moreira Bento, Academia de História Militar Terrestre do Brasil, Resende, RJ, 2002;
- * 3ª Divisão do Exército, Cláudio Moreira Bento, Academia de História Militar Terrestre do Brasil, Resende, RJ, 2008;
- * A Guerra de Artigas 1816-1820, Gustavo Barroso, Getúlio M. Costa Editora, Rio de Janeiro, RJ, 1939;
- * Crônica do Felicíssimo D. Manuel, Damião de Góis, parte I, Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal, 1949-50;
- * Noticiário do Exército, publicação periódica do Centro de Comunicação Social do Exército, Brasília, DF;
- * Manual do Irrigante, Ministério da Agricultura, PROVÁRZEAS, Brasília, DF, 1986;
- * O Arroz, Lourenço Granato, Typographia Levi, São Paulo, SP;
- * Rumo ao Campo, Pedro Luís Osório, Livraria Globo, Porto Alegre, RS, 1940;
- * O Terraceamento e a Tração Animal no Combate à Erosão, Mario Borgonovi, Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, São Paulo, SP, 1945;
- * A Defesa Nacional, revista periódica publicada pela Biblioteca do Exército Editora;
- * Novíssimo Dicionário da Língua Portuguesa, Alpheu Tersariol, LIBRA Empresa Editorial, São Paulo, SP;
- * Gauchadas do Candinho Bicharedo, Orlando Lago Vilela, Martins Livreiro, Porto Alegre, RS, 1983;
- * Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, Editorial Enciclopédia, Lisboa, Portugal;
- * Cadernos de História, publicação periódica do Memorial do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS;

- * Contabilidade Rural, José Carlos Marion, Editora Atlas, São Paulo, SP, 1985;
- * Época, revista publicada pela Editora Globo, São Paulo, SP;
- * Scientific American, revista publicada pela Editora Segmento, São Paulo, SP;
- * Devassa Sobre a Entrega da Villa do Rio Grande às Tropas Castelhanas, Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, Rio Grande, RS, 1937;
- * Maldita Guerra, Francisco Doratioto, Editora Schwarcz, São Paulo, SP, 2002;
- * Máquinas Motoras na Agricultura, Luís Geraldo Mialhe, USP, São Paulo, SP, 1980;
- * Seleção do Equipamento Agrícola, Odilon Saad, Editora Nobel, São Paulo, SP, 1983;
- * Mecanização na Cultura do Milho Utilizando a Tração Animal, circular técnica nº 9, EM-BRAPA/CNPSM, Sete Lagoas, MG, set/1985;
- * Manual do Criador de Bovinos, Nicolau Athanassof, Companhia Melhoramentos, São Paulo, SP, 1941;
- * Enciclopédia Conhecer, Editora Abril Cultural, São Paulo, SP, 1982;
- * História Militar do Brasil – a Campanha de 1851/1852, volume 1, Genserico de Vasconcelos, Biblioteca Militar, Rio de Janeiro, RJ, 1921;
- * Vida de Aparicio Saravia – El Gaucho de La Libertad, Editorial Tor, Buenos Aires, Argentina;
- * Reminiscências da Campanha do Paraguai, Dionísio Cerqueira, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1980;
- * A Batalha do Passo do Rosário, Tasso Fragoso, Biblioteca

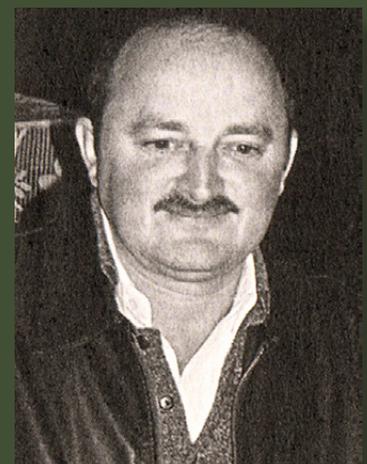
- do Exército, Rio de Janeiro, RJ, 1951;
- * Reminiscências da Campanha de 1827, A. A. F. de Seweloh;
- * Memórias de José Garibaldi, Alexandre Dumas, Companhia Graphico – Editora Monteiro Lo-bato, São Paulo, SP, 1925;
- * Tipos e Aspectos do Brasil, Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, RJ, 1963;
- * Invasão Paraguaia, Cônego João Pedro Gay, Universidade de Caxias do Sul e Instituto Estadual do Livro, Caxias do Sul, RS, 1980;
- * Ciclo do Carro de Bois no Brasil, Bernardino José de Souza, Companhia Editora Nacional, São Paulo, SP, 1958;
- * Grandes Soldados do Brasil, Lima Figueiredo, Livraria José Olímpio Editora, Rio de Janeiro, RJ, 1944;
- * Casernas e Escolas, Lima Figueiredo, Biblioteca Militar, Gráfica Laemmert, Rio de Janeiro, RJ, 1950;
- * Os Sertões, Euclides da Cunha, Livraria Francisco Alves, 15ª edição, Rio de Janeiro, RJ, 1940;
- * História da Grande Revolução, Alfredo Varela, volume 3,

- Livraria do Globo, Porto Alegre, RS, 1933;
- * Diário do Exército 1869-1870, Alfredo D'Escracgnolle Taunay, Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, RJ, 1958.
- * Deuses Animais, Elisabeth Loibl, Círculo do Livro, São Paulo, SP.
- * Dicionário da Origem e da Vida das Palavras, Luiz A. P. Vitória, Rio de Janeiro, RJ, 1958;
- * Dicionário de Termos Próprios e Relativos, Anselmo Mazurkiewicz, Editora Vozes, Petrópolis, RJ, 1968.

Creio que a bibliografia tem função precípua de facilitar ao leitor a pesquisa às fontes que o autor cita; assim pensando, achei secundário elencar a bibliografia exatamente na forma como mandam as regras de normatização bibliográfica.

SOBRE O AUTOR

Ênio Kersting Corrêa é natural de Rio Pardo, RS, formado em Engenharia Agrícola pela Universidade Luterana do Brasil. Analista tributário do Ministério da Fazenda, sua veia literária derivou em diversas obras, incluindo **Linguagem Gauchesca**, que aborda usos e curiosidades das expressões regionalistas do RS. Também teve participações literárias diversas nas obras **Autores Gaúchos** (2007 a 2010) É membro da AHIMTB/RS.



O Curso de Relações Internacionais e os Militares: Leituras Fundamentais

Antônio César G. Borges*

Ser bacharel em Relações internacionais é um novo desafio para os egressos das universidades, pois requer trafegar por diferentes disciplinas desde as ciências, as tecnologias, o meio ambiente até a sociologia e a política. As modificações das fronteiras e as crises do mundo contemporâneo surgidas com velocidades cada vez maiores foram estímulos para que a UFPEL criasse o Curso de Relações Internacionais situando-o estrategicamente no Centro de Integração do Mercosul.

Afinal, desde 1994 a UFPEL detém a administração do tratado binacional da Lagoa Mirim e em 2005 passou a participar, a convite do Itamarati, das reuniões de alto nível preparatórias dos encontros dos presidentes dos países membros daquele bloco econômico e social. Portanto, havia o ambiente propício para o desenvolvimento do Curso de Relações Internacionais com apoio do instituto de Ciências Humanas, da Faculdade de Direito e do curso de História.

Assim a biblioteca da Universidade e do próprio curso passou a ser procurada cada vez mais pelos estudantes do novo curso para a preparação de seminários, debates e teses. Percebi, entretanto, numa tarde de domingo em encontro casual no Café Aquários com o Coronel Cláudio Moreira Bento que nossas bibliotecas provavelmente são carentes de exemplares sobre o papel do Exército brasileiro na manutenção das nossas fronteiras e na integridade do território nacional. Este sentimento se tornou claro para mim quando naquele momento fui presenteado com o livro "Brasil: Lutas contra invasões, ameaças e pressões externas" com generosa dedicatória com referencia a meu bisavô com quem o autor convivera em sua infância!

O livro escrito sob o olhar atento e contemporâneo do historiador Cláudio Moreira Bento revela não apenas didática exemplar mas sobretudo a capacidade de, em poucas palavras, transmitir ao leitor como nosso país se tornou integrado em território tão vasto. Então aprendi que certamente seríamos menores em espaço e em influencia política no continente se os militares não houvessem vencidos seis grandes batalhas, desde a disputa com os franceses no norte e no nordeste, no Rio de Janeiro e no Maranhão, na expulsão dos holandeses e até a luta pela Colônia do Sacramento mais próxima de todos nós.

Quando cheguei ao término da leitura, verifiquei mais ainda da necessidade dos novos alunos de Relações Internacionais se debruçarem sobre as obras editadas pela Federação das Academias de História Militar Terrestre do Brasil, dentre as quais se destacam os livros do historiador Cláudio Moreira Bento. A leitura de informações dessas academias e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro não apenas são fundamentais para os alunos que estudam nossas fronteiras, mas servirá também para modificar o conceito equivocado que grande parte dos estudantes tem sobre o valoroso e honrado Exército Brasileiro.

•

(*) Médico, ex-Reitor da UFPEL, *Diário da Manhã, Pelotas, 16 Set 2015, Editor Chefe: Hélio Freitag.*

O MARCO DA RENDIÇÃO

O Delegado da AHIMTB/RS em Uruguaiana Carlos Fonttes remeteu a seguinte matéria, de grande importância histórica, mormente por ocasião, em 2015, do Sesquicentenário da Guerra do Paraguai.

RELATÓRIO OFICIAL PARA COLOCAÇÃO DE MARCO NO LOCAL EXATO ONDE, EM 18 Set 1865, O Tenente-Coronel ANTONIO DE LA CRUZ ESTIGARRIBIA, DE PRÓPRIO PUNHO, ASSINOU SUA RENDIÇÃO EM URUGUAIANA, RS, AO MINISTRO DA GUERRA ÂNGELO MUNIZ DA SILVA FERRAZ

Proponentes: Historiador militar Carlos Fonttes, Delegado da AHIMTB/RS e Vereador Irani Fernandes.

Por ser um grande número de documentos, colocamos somente a imagem do documento da Lei Municipal que autoriza a construção do Marco.

Em nome da AHIMTB/RS nos congratulamos com o Vereador Irani Coelho Fernandes pela conquista, juntamente com o historiador Carlos Fonttes, ao mesmo tempo em que agradecemos ao ilustre edil o esforço pela preservação das raízes históricas do município de Uruguaiana. Cumprimos também a administração municipal e a Câmara de Vereadores pela acolhida de tão oportuno pleito.

Pela AHIMTB/RS
Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PODER LEGISLATIVO
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

LEI Nº 4.367 – de 06 de agosto de 2014.

Autoriza que seja erigido um Marco alusivo à Retomada de Uruguaiana, na Guerra do Paraguai, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA:

Faço saber que o Vereador Irani Coelho Fernandes propôs, a Câmara Municipal de Uruguaiana aprovou e eu, nos termos do artigo 83, da Lei Orgânica do Município, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica autorizado que seja erigido um Marco alusivo à Retomada de Uruguaiana, durante a Guerra do Paraguai, com a vitória das Armas da Tríplice Aliança, ocorrida em 18 de setembro de 1865.

Parágrafo Único. O Marco será construído na atual Praça Barão do Rio Branco, local onde, segundo a história, ocorreu a deposição de armas das tropas paraguaias.

Art. 2º O Marco consistirá de uma obra em alvenaria ou pedra talhada para aposição de uma placa metálica, onde se mencione um dos fatos mais importantes da Guerra do Paraguai, ocorrido em Uruguaiana.

Parágrafo Único. Para a execução da obra objeto desta lei, poderão ser firmados convênios entre órgãos públicos, privados e/ou particulares.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da sua publicação.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Uruguaiana, em 06 de agosto de 2014.

Ver. Ronnie Peterson Colpo Mello
Presidente

Ver. Josefina Soares Brüggemann
Secretária

Registre-se e publique-se.
Data supra.

PUBLICADO NO JORNAL DA TARDE DA LUTETA PAG. 07

A FAHIMTB E SUA ANTECESSORA, A AHIMTB

A **Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB)** foi fundada em Resende, RJ, em 1º de março de 1996 e reorganizada em 23 de abril de 2012 como Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB), com sede no interior da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), e mais cinco academias federadas:

- A **AHIMTB/RESENDE** – Academia Marechal Mário Travassos, junto à FAHIMTB na AMAN e presidida pelo acadêmico emérito Cel Claudio Moreira Bento;

- A **AHIMTB/Distrito Federal** – Academia Marechal José Pessoa, com sede no Colégio Militar de Brasília, sob a presidência do acadêmico emérito Gen Div Arnaldo Serafim;

- A **AHIMTB/Rio de Janeiro** – Academia Marechal João Batista de Mattos, com sede na Associação Nacional dos Veteranos da FEB (ANVFEB/RJ) e sob a presidência do acadêmico emérito Eng Ten R/2 Art Israel Blajberg;

- A **AHIMTB/Rio Grande do Sul** – Academia General Rinaldo Pereira da Câmara, com sede no Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA) e sob a presidência do acadêmico emérito Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis;

- A **AHIMTB/São Paulo** – Academia General Bertoldo Klinger, com sede no Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba (IHGGS), sob a presidência do acadêmico Historiador Adilson Cesar, também o presidente do citado Instituto. As citadas AHIMTB funcionam com delegações de poderes específicos da FAHIMTB e AHIMTB/Resende.

A AHIMTB foi fundada na data do aniversário do término da Guerra do Paraguai e do início do ensino militar na Academia Militar das Agulhas Negras em Resende. Teve, como sua sucessora, a FAHIMTB e as AHIMTB federadas, que são destinadas a desenvolver a História das Forças Terrestres do Brasil: Exército, Fuzileiros Navais, Infantaria da Aeronáutica, Forças Auxiliares e outras forças que as antecederam desde o Descobrimento.

A FAHIMTB, com sede e foro em Resende mas de amplitude nacional, tem como patrono o Duque de Caxias e como patronos de cadeiras historiadores militares terrestres consagrados.

O TUIUTI

Informativo oficial da AHIMTB/RS

Para visualização, recomendamos o uso de um leitor de PDF atualizado (ADOBE Reader ou equivalente, versão 5.0 ou superior) com as opções do Menu **View**, ítem **Page Display**, **Two Page View**, **Show Gaps Between Pages** e **Show Cover Page in Two Pages View** ligadas. Dessa forma, a publicação será exibida na forma projetada. Caso seu programa esteja em Português, escolha no Menu **Visualizar**, o ítem **Exibição da Página**, clique em **Exibição em Duas Páginas** e **Exibir Página de Rosto em Exibição em Duas Páginas**.



O **Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis** é responsável pelo projeto gráfico e pelo design do informativo **O Tuiuti**, do que muito se orgulha. Com o objetivo de divulgar a História, sobretudo em seu viés militar, o Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis tem, como missão, levar ao máximo possível de pessoas o conhecimento da História Militar, divulgando sua importância, resgatando os seus valores e as suas memórias, fornecendo subsídios para uma educação integral e de qualidade. Nossa postura é absolutamente independente, livre de qualquer posição política ou religiosa, voltada unicamente para a preservação e divulgação do conhecimento histórico, sem qualquer conexão com entidades que não tenham cunho explicitamente cultural. Mais informações no endereço digital www.nucleomilitar.com

Apoio à FAHIMTB:





AHIMTB / RS

ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR
TERRESTRE DO BRASIL / RS

